



Volume 1 – Number 2

April 2022

In this issue:

- ✚ Licence Renewal Reminder
- ✚ AME History
- ✚ A word from the editors
- ✚ Insurance advice from Sound Insurance
- ✚ Upcoming Events

AME Licence Renewals

Now is a good time to check your AME licence expiry date. The COVID-related licence expiry extension will be ending on July 31st. So if your licence has expired since March 2020 you can renew it without financial penalties. Details can be found in Exemption [NCR-053-2021](#).

Information and quick links in the notice are also applicable for those whose licence has expired prior to March 2020 or will be expiring in the future.

The renewal fee is only \$40 and a photo is no longer required. The online application process means that no visit to a TC office is required and it allows individuals to renew from anywhere in the world. The new licences are now good for 10 years.

My personal experience with the renewal process was excellent. I filed my application on December 23rd and received my new plastic credit card style licence in the mail on January 27th. This was in spite of the fact that offices were on holiday break or there was restricted access due to Covid.

All the information with links to forms, payment methods and addresses are found in Exemption [NCR-053-2021](#). Submitting a complete request application with confirmation of payment can save processing time.

Volume 1 – Numéro 2

Avril 2022

Dans cette édition:

- ✚ Rappel de renouvellement de licence
- ✚ Histoire des TEAs
- ✚ Un mot de la rédaction
- ✚ Conseils d'assurance de Sound Insurance
- ✚ Événements à venir

Renouvellements de licences TEA

C'est le bon moment pour vérifier la date d'expiration de votre licence TEA. L'extension d'expiration de la licence liée au COVID se terminera le 31 juillet. Ainsi, si votre permis a expiré depuis mars 2020, vous pouvez le renouveler sans pénalités financières. Les détails peuvent être trouvés dans Exemption [RCN-053-2021](#).

Les informations et les liens rapides contenus dans l'avis s'appliquent également aux personnes dont la licence a expiré avant mars 2020 ou expirera dans le futur.

Les frais de renouvellement ne sont que de 40 \$ et une photo n'est plus requise. Le processus de demande en ligne signifie qu'aucune visite à un bureau de TC n'est requise et il permet aux personnes de renouveler leur adhésion de n'importe où dans le monde. Les nouvelles licences sont maintenant valables pour 10 ans.

Mon expérience personnelle du processus de renouvellement a été excellente. J'ai déposé ma demande le 23 décembre et j'ai reçu ma nouvelle licence de type carte de crédit en plastique par la poste le 27 janvier. Et ce malgré le fait que les bureaux étaient en vacances ou que l'accès était restreint en raison de Covid.

Toutes les informations avec des liens vers des formulaires, des méthodes de paiement et des adresses se trouvent dans Exemption [RCN-053-2021](#). La soumission d'une demande complète avec confirmation de paiement peut économiser du temps de traitement.

There is no requirement for you to be currently employed in the aircraft maintenance industry in order to renew your licence. For the cost and time involved it is certainly worthwhile to renew your AME licence. You never know if you may require it in the future.

Finally, whether your licence is expiring next year or several years from now, set up a reminder of some type to ensure you renew several months ahead of the expiry date. Failure to renew on time can result in substantial financial expenses.

How the AME came to be

By Steve Chamberlain, L-AME

Part 1: Aircraft Maintenance .. and AMEs... Where to begin.

As we in the aviation industry sit in our armchairs and sofas today watching the news out of Eastern Europe it is not an ironic twist of fate that roughly 104 years ago the Armistice to end "The War to end all Wars" in Europe in place and in Western Europe the guns had fallen silent. Four years prior, the concept of mass travel through the air was just that a concept - but one bolstered by the rapid advances being made in Aeronautical Science and the ingenuity of the people daring to take to the air in whatever way, shape or form they could and advances were made - but at great cost.

Don't think for a minute that the ladies in the crowd were going to be left out of aviation even at that point in time. No, far from it. If the war had carried on the British Imperial Government was planning on enlisting women as aviators on June 3rd 1918 (as announced by the Ministry of Labour at the time) and at the end of the war some 1.5 Million women were engaged "in-the trades" in England alone.

Aviation was a "New Science" and not even a teenager when WW1 began, but it soon matured in leaps and bounds even if the pilots, gimmers, observers and their ground support staff were in many instances themselves only teenagers or just out of their teens - many leaving their educations behind.

Il n'est pas nécessaire que vous travailliez actuellement dans l'industrie de la maintenance d'aéronefs pour renouveler votre licence. Pour le coût et le temps impliqués, il vaut certainement la peine de renouveler votre licence TEA. Vous ne savez jamais si vous pourriez en avoir besoin à l'avenir.

Enfin, que votre licence expire l'année prochaine ou dans plusieurs années, configurez un rappel pour vous assurer de renouveler plusieurs mois avant la date d'expiration. Le non-renouvellement à temps peut entraîner des dépenses financières importantes.

Comment les Techniciens d'Entretien d'Aéronefs (TEA) ont vu le jour

par Steve Chamberlain, L-AME

1^{re} Partie : Maintenance des aéronefs... et TEA... Par où commencer?

Alors que nous, dans l'industrie aéronautique, sommes assis dans nos fauteuils et nos canapés aujourd'hui à regarder les nouvelles d'Europe de l'Est, ce n'est pas une ironie du sort qu'il y a environ 104 ans, l'armistice pour mettre fin à « la guerre pour mettre fin à toutes les guerres » en Europe prenait place. En Europe occidentale, les canons se taisaient. Quatre ans auparavant, le concept de « voyage de masse aérien » n'était qu'un concept - mais un concept renforcé par les progrès rapides de la science aéronautique et l'ingéniosité des personnes osant prendre les airs de quelque manière ou forme qu'ils aient pu. Des progrès ont été réalisés, mais à grands frais.

Ne pensez pas une minute que les femmes allaient être exclues de l'aviation, même à ce moment-là. Non, loin de là. Si la guerre avait continué, le gouvernement impérial britannique prévoyait d'enrôler des femmes comme aviatrices le 3 juin 1918 (comme annoncé par le ministère du Travail à l'époque) et à la fin de la guerre, quelques 1,5 million de femmes étaient engagées dans les métiers spécialisés rien qu'en Angleterre.

Au début de la Première Guerre mondiale, l'aviation était une « nouvelle science ». Pas même dans son adolescence, elle a mûri à pas de géant, même si les pilotes, les mitrailleurs, les observateurs et leur personnel de soutien au sol n'étaient dans de nombreux cas eux-mêmes que des adolescents ou à peine sortis de cet âge-là, beaucoup en abandonnant leurs études.

You might think that the work of designing, building and repairing aircraft in 1914 was "Simple", and you would be dead wrong, because as the newest of the Sciences there was much still to be learnt in each of those areas. Also learned was that it wasn't enough to have trained tradespersons building, repairing and salvaging the equipment. What was soon learned was that the government required "Inspectors" recruited from the best and brightest of the trades groups to be trained to a higher level role and then returned as Foremen and Supervisors in order to ensure the work was done, and done correctly. "Inspection" was not just an order from the British Parliament but a Command from the King and once the Armistice was agreed to it was fully understood by those in charge that the same requirement was going to be needed for the control of Civilian Aviation.

To be continued.....

Steve Chamberlain has been a licensed Canadian AME for over 30 years performing and certifying aircraft maintenance. He has experience as a license holder in a number of foreign regulatory jurisdictions including the UK, Caribbean and Africa. We look forward to his series of articles from his extensive research into the origin, training and licensing of AMEs in Canada and elsewhere.

Vous pourriez penser que le travail de conception, de construction et de réparation d'avions en 1914 était « simple », mais vous auriez tout à fait tort. En tant que nouvelle science, il restait encore beaucoup à apprendre dans ce domaine. On a également appris qu'il ne suffisait pas d'avoir des gens de métier formés pour construire, réparer et récupérer de l'équipement. Ce que l'on a vite appris, c'est que le gouvernement exigeait que des « inspecteurs » recrutés parmi les meilleurs et les plus brillants des groupes de gens de métiers soient formés à un rôle de niveau supérieur, puis renvoyés en tant que contremaîtres et superviseurs afin de s'assurer que le travail était fait et fait correctement. « L'inspection » n'était pas seulement un ordre du Parlement britannique, mais un ordre du roi et une fois l'armistice accepté, il était parfaitement clair pour les responsables que la même exigence allait être nécessaire pour le contrôle de l'aviation civile.

À suivre

Steve Chamberlain est un TEA canadien agréé depuis plus de 30 ans, effectuant et certifiant la maintenance d'aéronefs. Il a de l'expérience en tant que titulaire de licence dans un certain nombre de juridictions réglementaires étrangères, notamment au Royaume-Uni, dans les Caraïbes et en Afrique. Nous attendons avec impatience sa série d'articles issus de ses recherches approfondies sur l'origine, la formation et l'octroi de licences aux TEA au Canada et ailleurs.

A word from the editors

We will be publishing our AMEC/TEAC newsletter every two months. Your comments and submissions are welcome.

Please address your emails to:

Steve Farnworth stevefarnworth@gmail.com

or

Xavier Pallares xavier.pallares@aircanada.ca

Un mot de la rédaction

Nous publierons notre infolettre AMEC/TEAC tous les deux mois. Vos commentaires et soumissions sont les bienvenus.

Veuillez adresser vos courriels à :

Steve Farnworth stevefarnworth@gmail.com

ou

Xavier Pallares xavier.pallares@aircanada.ca



INSURANCE FAQs

What limits do I need?

Well, it depends on your operation, which airports you'll be working at, and how many aircraft (or parts or avionics) you'll be working on at a time and their value.

Generally, \$1,000,000 Premises Liability is sufficient, however depending on where you're working they may require \$2,000,000 or higher (larger airports tend to require more).

Products Liability and Hangarkeepers' Liability have more to do with the aircraft or parts you're working on. The larger the aircraft the higher the limits needed. Rotary wing AMEs tend to carry higher limits particularly for Products Liability.

I'm a contractor working for an AMO do I need to carry my own insurance?

It depends on your specific case.

I recommend all contract employees request proof of what coverage their employers carry and if it extends to them. If they have appropriate coverage, you should be fine and don't need to buy your own insurance. However, some AMO and MRO policies won't, or their limits aren't sufficient for the work you'll be doing, or they don't want to extend their coverage to you, in which case you should buy your own policy.

Occasionally, I've seen AMOs who don't carry any insurance and their AME contractors don't feel comfortable working without insurance and buy a policy for their own work.

You may also be in the position where you work for multiple shops and want to be sure you're covered for everything you do, in which case, I may recommend carrying your own insurance if there is any uncertainty.

I'm retiring soon, do I need/need to renew my insurance?

Generally, I recommend carrying coverage for least 1 or 2 years after you retire.

This is because most insurance policies are written on a "per occurrence basis" which means your coverage will respond when a claim occurs. If you work on an aircraft during a policy term expiring January 1, 2022, and a suit is brought against you on January 5, 2022, the insurance you have on the 5th is what will respond, or not if you no longer have a policy.

Ultimately, it's up to you to consider your clients, the work you have performed, when you did the work and decide the chance of a claim being made after you've stopped working.

What happens if I get sued?

If you think a claim may arise or receive notice from a customer or, especially, a lawyer, contact your broker right away. They can assist you in letting your insurance company know that an incident has occurred. Even if a claim is started you can always opt to withdraw a claim should the situation get settled in another manner.

Your insurance company may opt to handle the claim themselves or assign it to an outside adjuster to act on their behalf, whichever is most appropriate to your situation and location. If, after a day or two, you haven't heard from an adjuster let your broker know so they can follow up for you.

You'll deal directly with the adjuster with respect to your claim, but you are always free to call your broker with any questions, if you think there are delays or just to ensure things are going as well as possible.

I never had insurance before why should I buy it now?

The simple answer is the increased threat of litigation.

More and more small incidents which used to be settled privately are becoming law suits. With the impact of COVID, supply chain issues, increased inflation and economic uncertainty insurance has become a more important factor in your financial security.

Are there any savings for being part of an AME Association?

YES! At the time of writing the discount starts at \$150 for all AME Association Members across Canada and scales with increased coverage and limits.

These are just a few of the questions I get asked regularly. If you have a question that wasn't addressed here or want more details, please feel free to reach out. I'm always happy to advise on insurance!

Sandy Odebunmi

Vice President Aviation, Sound Insurance
416-642-6360, sandyo@soundinsurance.ca

You can find out more about our programs and an application on our website at
<https://www.soundinsurance.ca/ame-insurance> or www.ambri.ca



FAQ ASSURANCE

De quelles limites ai-je besoin ?

Eh bien, cela dépend de votre opération, des aéroports sur lesquels vous travaillerez et du nombre d'avions (ou de pièces ou d'avionique) sur lesquels vous travaillerez à la fois et de leur valeur.

Généralement, une responsabilité civile de 1 000 000 \$ est suffisante, mais selon l'endroit où vous travaillez, elle peut nécessiter 2 000 000 \$ ou plus (les grands aéroports ont tendance à exiger plus).

La responsabilité du fait des produits et la responsabilité des gardiens de hangar ont davantage à voir avec l'avion ou les pièces sur lesquelles vous travaillez. Plus l'avion est grand, plus les limites nécessaires sont élevées. Les TEA à voilure tournante ont tendance à avoir des limites plus élevées, en particulier pour la responsabilité du fait des produits.

Je suis un entrepreneur travaillant pour un OMA, dois-je souscrire ma propre assurance ?

Cela dépend de votre cas spécifique.

Je recommande à tous les employés contractuels de demander une preuve de la couverture de leur employeur et si elle s'étend à eux. S'ils ont une couverture appropriée, ça devrait aller et vous n'avez pas besoin de souscrire votre propre assurance. Cependant, certaines polices AMO et MRO ne le feront pas, ou leurs limites ne sont pas suffisantes pour le travail que vous ferez, ou elles ne veulent pas vous étendre leur couverture, auquel cas vous devriez acheter votre propre police.

À l'occasion, j'ai vu des OMA qui n'ont pas d'assurance et leurs sous-traitants TEA ne se sentent pas à l'aise de travailler sans assurance et souscrivent une police pour leur propre travail.

Vous pouvez également être dans la position où vous travaillez pour plusieurs magasins et voulez être sûr que vous êtes couvert pour tout ce que vous faites, auquel cas, je peux vous recommander de souscrire votre propre assurance en cas d'incertitude.

Je pars bientôt à la retraite, dois-je renouveler mon assurance ?

En règle générale, je recommande de conserver une couverture pendant au moins 1 ou 2 ans après votre retraite.

En effet, la plupart des polices d'assurance sont rédigées « par événement », ce qui signifie que votre couverture répondra en cas de sinistre. Si vous travaillez sur un avion pendant une durée de contrat expirant le 1er janvier 2022 et qu'une poursuite est intentée contre vous le 5 janvier 2022, c'est l'assurance que vous avez le 5 qui répondra ou non si vous n'avez plus de contrat.

En fin de compte, c'est à vous de tenir compte de vos clients, du travail que vous avez effectué, du moment où vous avez effectué le travail et de décider de la possibilité qu'une réclamation soit faite après avoir cessé de travailler.

Que se passe-t-il si je suis poursuivi ?

Si vous pensez qu'une réclamation peut survenir ou si vous recevez un avis d'un client ou, surtout, d'un avocat, communiquez sans tarder avec votre courtier. Ils peuvent vous aider à informer votre compagnie d'assurance qu'un incident s'est produit. Même si une réclamation est lancée, vous pouvez toujours choisir de retirer une réclamation si la situation est réglée d'une autre manière.

Votre compagnie d'assurance peut choisir de gérer la réclamation elle-même ou de la confier à un expert externe pour agir en son nom, selon ce qui convient le mieux à votre situation et à votre emplacement. Si, après un jour ou deux, vous n'avez pas eu de nouvelles d'un expert en sinistres, informez-en votre courtier afin qu'il puisse faire le suivi pour vous.

Vous traiterez directement avec l'expert en sinistre relativement à votre réclamation, mais vous êtes toujours libre d'appeler votre courtier pour toute question, si vous pensez qu'il y a des retards ou simplement pour vous assurer que les choses se passent le mieux possible.

Je n'ai jamais eu d'assurance auparavant, pourquoi devrais-je l'acheter maintenant ?

La réponse simple est la menace accrue de litige.

De plus en plus de petits incidents qui étaient auparavant réglés en privé deviennent des poursuites judiciaires. Avec l'impact de la COVID, les problèmes de chaîne d'approvisionnement, l'augmentation de l'inflation et l'incertitude économique, l'assurance est devenue un facteur plus important de votre sécurité financière.

Y a-t-il des économies à faire partie d'une association AME ?

OUI! Au moment d'écrire ces lignes, le rabais commence à 150 \$ pour tous les membres de l'association AME à travers le Canada et évolue avec une couverture et des limites accrues.

Ce ne sont là que quelques-unes des questions que l'on me pose régulièrement. Si vous avez une question qui n'a pas été abordée ici ou si vous souhaitez plus de détails, n'hésitez pas à nous contacter. Je suis toujours heureux de vous conseiller sur l'assurance!

Sandy Odebunmi
Vice President Aviation, Sound Insurance
416-642-6360, sandyo@soundinsurance.ca

Vous pouvez en savoir plus sur nos programmes et une application sur notre site Web à
<https://www.soundinsurance.ca/ame-insurance> ou www.ambri.ca

Upcoming Events



Évènements à venir

ARAMC 2022

April 20 – 22, 2022
Westin Nova Scotian Hotel
Halifax, NS

PAMEA

Industry Intro Night

April 20, 2022 at
6:30pm PST

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeC0L4BRs3fxBtQI9f_aUeDdRtsmcyj8MArap3X_mgtxU1UqQ/viewform

INDUSTRY
INTRO NIGHT

PRESENTED BY THE PACIFIC AIRCRAFT MAINTENANCE ENGINEER ASSOCIATION

REGISTER TODAY AND JOIN US
APRIL 20, 2022 AT 6:30PM

Join us for this **free** virtual event geared towards helping students navigate the transition from school to the workforce. We will be covering various topics such as resume pointers, skills for building an online image, mentionable job postings, providing networking opportunities and more.

USE THE GOOGLE FORM LINK TO REGISTER
<https://forms.gle/CsAG7MBDvEeAlNAE6>

CAREERSin
AVIATION
EXPO

London, ON
May 7, 2022

Southport, MB
October 15, 2022